Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2069

Vragen van de leden **Hoogland** en **Recourt** (beiden PvdA) aan de Ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *het bericht «Wegpiraat ontloopt zijn straf»* (ingezonden 26 februari 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie) (ontvangen 22 april 2015) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 1706

Vraag 1
Kent u het artikel «Wegpiraat ontloopt straf»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Is het waar dat het aantal bekeuringen voor «hufter-overtredingen» in het verkeer de afgelopen jaren drastisch is gedaald? Zo nee, welke in het artikel genoemde feiten zijn onjuist?

Antwoord 2
Nee. De cijfers in de media gaan over de lichtere verkeersovertredingen die worden gehandhaafd op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (wet Mulder). De zwaardere en gevaarlijke verkeersovertredingen worden afgedaan op grond van het strafrecht. In 2014 werd de bestuurder in bijna 70% van de strafrechtelijke verkeerszaken staandegehouden en direct geconfronteerd met zijn gedrag. Het aantal staandehoudingen voor strafrechtelijke verkeersovertredingen is de laatste jaren stabiel.

Jaar	*Aantal Staandehoudineng*[1]
2012	84.443
2013	84.951
2014	83.235

[1] Algemeen Dagblad, 20 februari 2015

ah-tk-20142015-2069
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Jaar	*Aantal Staandehoudineng*[1]
Totaal	252.629

[1] Instroom CJIB strafrechtelijke verrkeersovertredingen te land inclusief alcohol

Vraag 3
Hoe verklaart u de forse daling – ten opzichte van 2007 – van het aantal mensen dat afgelopen jaar staande is gehouden voor een overtreding? Kunt u de Kamer – voor zover mogelijk – inzicht verschaffen in de pakkans anno 2015 ten opzichte van de pakkans anno 2007?

Antwoord 3
Het WODC heeft in 2011 onderzoek gedaan naar de afname van het aantal verkeersovertredingen. Uit dit onderzoek, dat naar uw Kamer is gestuurd (Kamerstuk 29 398, nr. 359), bleek dat de daling van het aantal staandehoudingen in de periode 2007 tot en met 2010 voor 78% was toe te schrijven aan de afname van de verkeersdrukte als gevolg van de economische crisis, voor 9% aan de afschaffing van de bonnenquota (in november 2010) en voor 13% aan gedragseffecten van burgers of politie.
Het aantal staandehoudingen voor strafbare verkeersovertredingen is de laatste jaren stabiel. Na de door het WODC onderzochte periode is het aantal staandehoudingen op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (wet Mulder) verder gedaald, maar naar de oorzaken hiervan is geen systematisch onderzoek gedaan. De bovengenoemde oorzaken lijken voor een deel (met name het afschaffen van de bonnenquota en gedragseffecten van burgers en/of politie) nog steeds relevant. Daarnaast geschiedt de verkeershandhaving enerzijds door de verkeershandhavingsteams en anderzijds door de basisteams. De inzet van de basisteams wordt enerzijds bepaald aan de hand van landelijke prioriteiten en anderzijds in de lokale driehoeken. Daarbij kan het voorkomen dat minder voorrang wordt gegeven aan de verkeershandhaving. Dit laat onverlet dat de strafrechtelijke en administratiefrechtelijke verkeershandhaving een belangrijk onderdeel blijft van de inzet van de politie.
De pakkans is afhankelijk van meerdere factoren en verschilt per feit. Ik beschik dan ook niet over gegevens om de exacte pakkans te bepalen. De gepercipieerde pakkans wordt onder meer bepaald door de verschillende handhavingsmiddelen die de politie inzet. Staandehoudingen zijn van belang, alsmede de elektronische handhavingsmiddelen zoals flitspalen, trajectcontroles, mobiele radarsets, etc. De politie streeft ernaar de feitelijke pakkans op de zogenoemde HELMgrasfeiten (helm, gordel, rood licht, alcohol, snelheid) zo hoog mogelijk te laten zijn. De politie doet dit onder meer door informatie gestuurde inzet op onveilige wegvakken. Dit houdt in dat de politie in afstemming met het lokaal gezag handhaaft op die plaatsen en tijdstippen waar het effect van het optreden optimaal is. De politie wil door zichtbare staandehoudingen en het voeren van voorlichting en mediabeleid ook actief bijdragen aan preventie en het beïnvloeden van gedrag van weggebruikers. Op deze manier wordt de gepercipieerde pakkans met de hiertoe beschikbare middelen en capaciteit zo hoog mogelijk gehouden.

Vraag 4
Hoe beoordeelt u de kans van slagen van de aanpak van verkeershufters gezien de noodzaak om zowel beginnende bestuurders als recidivisten staande te houden?

Antwoord 4
Er zijn van 1 januari 2015 tot 30 maart van dit jaar 2.151 zaken binnen het CJIB geregistreerd op het terrein van de veelpleger feiten. Het gaat dan om feiten zoals het (negeren van een rood kruis, het niet stoppen voor een stopteken van de politie, of het op de snelweg onterecht de vluchtstrook gebruiken). Hiervan zijn 662 zaken geconstateerd op kenteken en 1.489 zaken geconstateerd middels staandehouding. Bijna 70% van deze veelplegerzaken wordt dus door staandehouding geconstateerd en de bestuurder wordt direct geconfronteerd met zijn gedrag en uit de anonimiteit gehaald. Enige

voorzichtigheid ten aanzien van de conclusies is hier wel geboden. De aanpak is immers pas op 1 januari 2015 van start gegaan.

Vraag 5, 6 en 8
Hoe verhoudt de drastische daling van bekeuringen voor «hufter-overtredingen» zich tot uw doelstelling om het aantal verkeersdoden en ernstige gewonden voor 2020 substantieel terug te dringen?
Welke acties onderneemt u om het aantal geconstateerde en beboete ernstige overtredingen de komende jaren weer omhoog te krijgen?
Deelt u de mening dat de verhoogde straffen – die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd – weinig effect hebben op het moment dat dit type overtredingen nauwelijks nog geconstateerd wordt?

Antwoord 5, 6 en 8
Zoals ik in mijn antwoord op vraag 2 heb toegelicht, is er geen sprake van een significante daling van bekeuringen voor de strafrechtelijke overtredingen. Per 1 januari 2015 is gestart met een nieuwe aanpak van de veelplegers in het verkeer en in mijn antwoord op vraag 4 heb ik de eerste resultaten genoemd. De instroom van zaken op grond van deze nieuwe regeling voor de veelplegeraanpak monitor ik nauwkeurig.

Vraag 9
Kunt u uw opmerking – zoals geciteerd in het artikel – dat u niet van mening bent dat verkeershufters ruim baan hebben, nader toelichten, mede in het licht van de daling met tweederde van geconstateerde overtredingen?

Antwoord 9
Gezien het voorgaande sta ik achter de opmerking van mijn ambtsvoorganger dat dit type overtreders geen ruim baan heeft.